

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日 2003年 3月 4日
Date of Application:

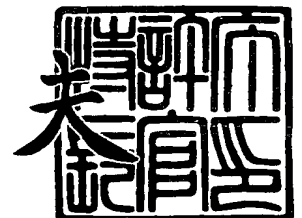
出願番号 特願2003-057707
Application Number:
[ST. 10/C]: [JP 2003-057707]

出願人 株式会社ジェイエスピー
Applicant(s):

2003年11月17日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井 康



【書類名】 特許願

【整理番号】 52610

【あて先】 特許庁長官殿

【発明者】

【住所又は居所】 栃木県鹿沼市さつき町 5 株式会社ジェイ エス ピー
鹿沼第二工場内

【氏名】 村田 誠志郎

【発明者】

【住所又は居所】 栃木県鹿沼市さつき町 5 株式会社ジェイ エス ピー
鹿沼第二工場内

【氏名】 塩谷 暁

【発明者】

【住所又は居所】 栃木県鹿沼市さつき町 5 株式会社ジェイ エス ピー
鹿沼第二工場内

【氏名】 福田 雅幸

【特許出願人】

【識別番号】 000131810

【氏名又は名称】 株式会社ジェイ エス ピー

【代理人】

【識別番号】 100074505

【弁理士】

【氏名又は名称】 池浦 敏明

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 009036

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 バンパー構造

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 外装材とバンパービームとの間に合成樹脂弾性発泡体が配置されたバンパー構造において、該バンパービームの前方面に凹部が設けられ、該発泡体が該凹部内に位置していると共に該発泡体の一部が該バンパービームの前方面から突出して発泡体突出部を形成し、且つ、該突出部が、前方からの衝撃エネルギー吸収時には該エネルギー量に応じて歪み、該凹部内に収納されることを特徴とするバンパー構造。

【請求項 2】 該合成樹脂弾性発泡体の先端に、前方からの衝撃エネルギー吸収時に該凹部内に収納されることがない膨出部が設けられていることを特徴とする請求項 1 に記載のバンパー構造。

【請求項 3】 該発泡体突出部の前後方向最小寸法 L_2 と該合成樹脂弾性発泡体の前後方向最大寸法 L_1 との比 L_2/L_1 が、 $0.4 \sim 0.9$ であることを特徴とする請求項 1 または 2 に記載のバンパー構造。

【請求項 4】 該合成樹脂弾性発泡体が、ポリオレフィン系樹脂発泡体であることを特徴とする請求項 1 ～ 3 のいずれかに記載のバンパー構造。

【請求項 5】 該合成樹脂弾性発泡体が、見掛け密度 $0.11 \sim 0.025 \text{ g/cm}^3$ のポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体であることを特徴とする請求項 1 ～ 4 のいずれかに記載のバンパー構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】


【発明の属する技術分野】

本発明は、自動車等の車両に使用されるバンパー構造に関する。

【0002】

【従来の技術】

自動車のバンパーは、車両が他車両、或いは壁面等と 10 km/時 以下の低速で衝突した際の車体の保護を目的とするものである。また、かかるバンパーのエネルギー吸収材としては、軽量で緩衝性に優れ、繰り返し圧縮にも優れた復元性



を有することから合成樹脂発泡体が用いられることが多い。

【0003】

しかし、近年、歩行者との衝突事故の際にも歩行者に甚大な傷害を与えることのない歩行者保護性能が車両に要求されるようになり、フロントバンパー或いは該バンパーのエネルギー吸収材には、歩行者の脚部を保護するという新たな目的が追加されようとしている。また、車体の小型化、軽量化を図ると共に車体デザインの自由度を向上させるために、よりエネルギー吸収効率が高くコンパクトなバンパーが以前より引き続き要求されている。

【0004】

上記の通り、車体の保護を目的とした従来のバンパー構造では、エネルギー吸収材 23 は、図 11 に示すように、外装材 21 とバンパービーム 22 との間に位置し、車両衝突時の自らの車重を受け止めて衝撃エネルギーを吸収し、且つ繰り返し衝撃を受けても復元することが求められていた。このような理由により、大きな衝撃エネルギーを受けてもエネルギー吸収材の最大歪みが、復元力を維持できるような範囲とする設計が必要となり、その結果、比較的硬質な材料からなる大型のエネルギー吸収材が採用されていた。また、その他の従来バンパー構造としては、車重が一定重量以下の軽い車両、或いは設定衝撃速度が低速に設計されたもの場合には、十分に剛性のあるバンパービームのみを用いてエネルギー吸収材を使用しない構造のものもあった。

一方、歩行者の脚部を保護する性能が求められるバンパーでは、歩行者の脚部と衝突した場合に脚部を柔軟に受け止め、脚部に甚大な傷害を与えないように最大減速度を脚部の許容最大減速度以下に保つ為の比較的軟質な材料からなるエネルギー吸収材が必要となる。

【0005】

このため、従来の車体の保護を目的としたバンパーと、歩行者の脚部の保護を目的としたバンパーとは、異なる物性が必要となり両立は困難であった。

上記の課題を解決するために、車体の小型化、軽量化、車体デザインの自由度を損ねるものではあるが、車両保護を目的とした比較的硬質のエネルギー吸収材の前面に、歩行者脚部の保護を目的とした比較的軟質のエネルギー吸収材を積層

した複合エネルギー吸収材を配置したバンパーが考えられる。しかし、そのような構造のバンパーは歩行者脚部の保護を目的とした比較的軟質のエネルギー吸収材の性能維持が困難である。即ち、上記のように歩行者の脚部を保護する目的として比較的軟質な材料がエネルギー吸収材が採用されたバンパーが取り付けられた車両が、他車両、或いは壁面等と衝突した際の衝撃エネルギーが該エネルギー吸収材に加われば、該エネルギー吸収材は、歪み量が復元性を維持できる最大歪みを超えてしまうため、繰り返しこのような衝撃エネルギーが該バンパーに加われば、次第に圧縮残留歪が蓄積されて歩行者脚部を保護する性能も維持できなくなってしまう。

【0006】

以上説明した課題の全てを満足するバンパー芯材は従来存在せず、次に挙げるバンパーが従来技術として存在するのみであった。

【0007】

【特許文献1】

特開平11-208389号公報 [特許請求の範囲]

【特許文献2】

特開平10-81182号公報 [特許請求の範囲]

【0008】

【発明が解決しようとする課題】

本発明は、車体保護と歩行者脚部等保護の性能を兼備したバンパー構造を提供することを課題とする。

【0009】

【課題を解決するための手段】

本発明によれば、以下に示すバンパー構造が提供される。

[1] 外装材とバンパービームとの間に合成樹脂弾性発泡体が配置されたバンパー構造において、該バンパービームの前方面に凹部が設けられ、該発泡体が該凹部内に位置していると共に該発泡体の一部が該バンパービームの前方面から突出して発泡体突出部を形成し、且つ、該突出部が、前方からの衝撃エネルギー吸収時には該エネルギー量に応じて歪み、該凹部内に収納されることを特徴とするバ

ンパー構造、〔2〕該合成樹脂弾性発泡体の先端に、前方からの衝撃エネルギー吸収時に該凹部内に収納されることがない膨出部が設けられていることを特徴とする前記〔1〕に記載のバンパー構造、〔3〕該発泡体突出部の前後方向最小寸法 L_2 と該合成樹脂弾性発泡体の前後方向最大寸法 L_1 との比 L_2/L_1 が、 $0.4 \sim 0.9$ であることを特徴とする前記〔1〕または〔2〕に記載のバンパー構造、〔4〕該合成樹脂弾性発泡体が、ポリオレフィン系樹脂発泡体であることを特徴とする前記〔1〕～〔3〕のいずれかに記載のバンパー構造、〔5〕該合成樹脂弾性発泡体が、見掛け密度 $0.11 \sim 0.025 \text{ g/cm}^3$ のポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体であることを特徴とする前記〔1〕～〔4〕のいずれかに記載のバンパー構造。

【0010】

【発明の実施の形態】

以下、本発明のバンパー構造の実施形態について図面に基づいて説明する。

【0011】

本発明のバンパー構造においては、図1、図2に示すように、外装材1とバンパービーム2との間に合成樹脂弾性発泡体3（以下、単に発泡体3ともいう。）がエネルギー吸収材として配置されている。

尚、図1は、本発明のバンパー構造の一例を示す縦断面図であり、図2は本発明のバンパー構造の一例を示す斜視図である。

【0012】

発泡体3としては、弾性に優れ、ポリスチレン樹脂発泡体のような大きな圧縮残留歪を生ずることがない合成樹脂弾性発泡体でありさえすれば、いかなるものでも使用することができるが、弾性に優れると共に適度な剛性を有することからポリエチレン系樹脂発泡体、ポリプロピレン系樹脂発泡体等のポリオレフィン系樹脂発泡体（スチレン系樹脂等で変性されたポリオレフィン系樹脂も含む）が好ましく、更に、剛性、耐熱性、耐薬品性に優れることからポリプロピレン系樹脂発泡体がより好ましい。また、容易に目的の形状に成形可能であることから発泡体3は、発泡粒子成形体が好ましい。更に、合成樹脂弾性発泡体からなる発泡体3に本発明の目的とする作用、効果が達成できる範囲内であればゴム、ばね等、

合成樹脂弾性発泡体以外の素材を複合することもできる。

【0013】

本発明のバンパー構造においては、図1に示すように、バンパービーム2の前方面に凹部4が設けられている。更に、発泡体3は凹部4内に挿入されていると共に、発泡体3の一部がバンパービーム2の前方面から突出して発泡体突出部5（以下、単に突出部5ともいう。）を形成している。このように、本発明においては、発泡体3の一部がバンパービーム2の凹部4の中に挿入され、突出部5（図1の二重斜線で表された部分）がバンパービーム2の前方に出ているので、前後方向寸法が長い発泡体3を用いた場合であっても、バンパー構造としてはバンパーの前後方向寸法を短くすることができる。従って、車体の小型化、軽量化、車体デザインの自由度を損ねることなく車体保護と歩行者脚部保護の性能を兼備することが可能となる。

尚、バンパービームの前方面は、該バンパービームを有する構造のバンパーが車体に取り付けられた場合、該車体の前側に位置するバンパービームの面である。又、バンパービームの前方面から突出する突出部5は、バンパーが車体に取り付けられた場合、車体の前方向若しくは略前方向に向かって突出することになる。

【0014】

上記発泡体3の見掛け密度および素材にて定まる剛性、並びに発泡体3の上下方向寸法、前後方向寸法、発泡体突出部の前後方向寸法は、歩行者脚部との衝突の際に発生する衝突エネルギーを歩行者脚部に甚大な傷害を与えない許容最大減速度を超えない範囲内の減速度にて吸収することが可能であると共に、該エネルギー吸収時に発泡体突出部の歪み量が復元力を維持できる最大歪以下の範囲内となるように決定される。但し、発泡体3の上下方向寸法は概ね凹部4の上下方向の間隔以下に、発泡体3の左右方向寸法は概ね外装材1の左右方向の幅以下に制限される。

尚、発泡体突出部の前後方向とは、該発泡体突出部を有する構造のバンパーが車体に取り付けられた場合において、車体の前後方向と一致する方向であり、発泡体3の前後方向と上下方向と左右方向は、各々、該発泡体を有する構造のバン

パーが車体に取り付けられた場合の車体の前後方向と一致する方向と車体の上下方向と一致する方向と車体の左右方向と一致する方向である。

【0015】

更に、本発明のバンパー構造においては、突出部 5 が、前方からの衝撃エネルギー吸収時にはエネルギー量に応じて歪み、凹部 4 内に収納されるように構成されている。

本発明のバンパー構造において、歩行者脚部と衝突した場合には、発泡体 3 の突出部 5 がその衝撃エネルギーを吸収しながら歪み、最大減速度は脚部が許容できる許容最大減速度を超えず、発泡体 3 の前後方向の歪み量は、該突出部 5 の前後方向の長さを基本的に超えることがないように設計されるため、該衝突時に設計値を超える衝撃エネルギーが加わらない限り、歩行者脚部が甚大な傷害を受けることがないように保護することが可能となる。

【0016】

また、車両が他車両、或いは壁面等と低速で衝突した場合には、図 3 に示すように、突出部 5 はその衝撃エネルギーを吸収しながら歪み、最終的に全ての突出部 5 は凹部 4 内に収納されて凹部 4 内に埋め込まれた状態になり、発泡体 3 はそれ以上圧縮されることがなくなり、発泡体 3 と比べて剛性の高いバンパービーム 2 が他車両、或いは壁面との衝撃エネルギーを受け止めることにより車体は保護される。そして、発泡体 3 はバンパービーム 2 に設けられた凹部 4 の前後方向（該発泡体を有するバンパーが車体に取り付けられた場合の車体の前後方向と一致する方向）の寸法の厚みは残されるため、このような衝撃を受けても、高い復元性を維持することが可能であり、歩行者脚部保護性能を維持することが可能となる。

尚、図 3 は本発明によって得られるバンパーが壁面 24 等に衝突した場合の一例を示す縦断面図である。

【0017】

バンパービーム 2 に形成された凹部 4 内に位置している発泡体 3 は、該凹部に隙間なく挿入されていることが設計効率上好ましいが、必ずしもそのように挿入されていなくても上記の通り衝撃エネルギー吸収時には該エネルギー量に応じて

歪み、該凹部内に突出部 5 が収納され、且つ大きな衝撃エネルギーが加わった場合であっても凹部 4 の前後方向最大寸法（以下、凹部 4 の深さともいう。）の厚みは略残されるように発泡体 3 が凹部 4 内に位置していればよい。

【0018】

また、発泡体 3 の形状は直方体形状に限らず、先端面を外装材の内面形状に合わせることで、先端面に左右方向に亘る凹部を設けること、または発泡体に肉盗み部を設けること等、本発明の目的とする作用、効果が達成できる範囲内であれば如何なる形状も採用できる。

【0019】

本発明のバンパー構造は上記の通り、発泡体 3 が歩行者脚部との衝突による衝撃エネルギーを吸収し、その際の最大減速度を脚部保護のために必要な許容最大減速度を超えない範囲内とするものであり、他車両との衝突、或いは壁面との衝突による衝撃エネルギーは、発泡体 3 の突出部 5 の前後方向最小寸法までの圧縮歪みによるエネルギー吸収と共に、十分な剛性を有するバンパービーム 2 が受け止めるようにするものである。そして、このことにより本来相反する歩行者脚部保護性能と車両保護性能とを兼備するバンパー構造が実現できる。

【0020】

上記の歩行者脚部との衝突の際の最大減速度を脚部保護のために必要な許容最大減速度を超えない範囲内とするためには、発泡体 3 の上下方向寸法を小さくして脚部を押圧する部分の面積を小さくすると共に、発泡体 3 の前後方向寸法を長くすることにより、圧縮荷重を一定の値（許容最大減速度に対応する圧縮荷重の値）以下に維持すればよい。尚、合成樹脂弾性発泡体は、圧縮時に発泡体の圧縮歪み量がある値以上になると圧縮荷重が急激に高まる所謂『底つき現象』がみられる為、発泡体 3 の前後方向寸法は、『底つき現象』が発生しない範囲にて衝突エネルギーを吸収できる寸法に設定する必要がある。例えば、発泡体 3 がポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体の場合では、圧縮歪み量 60～70%を境にそれ以上の圧縮歪み量にて『底つき現象』が発生し、また、圧縮残留歪も大きなものとなり復元性も大きく低下する。

そして、本発明のバンパー構造は、上記のように発泡体 3 の前後方向寸法を長

くするが、発泡体 3 の一部はバンパービーム凹部 4 に挿入されている為、バンパー構造自体の前後方向寸法は長くなることはなく、前述のように該凹部 4 に発泡体 3 の一部が位置することにより、大きな衝撃エネルギーが加わったとしても発泡体前後方向寸法の凹部 4 の深さに相当する厚みは略残されるため、発泡体の『底つき現象』も確実に防ぐことができる。よって、本発明のバンパー構造は歩行者脚部保護、車体保護の目的に加えて、小型化も可能であり、バンパーのデザインの自由度も大きなものとなる。

【0021】

また、発泡体 3 を構成する合成樹脂は、樹脂の曲げ弾性率、引張弾性率を指標にして剛性、柔軟性を考慮し、更に、耐熱性、脆性、発泡適性等も考慮して選択すればよい。また、発泡体 3 を構成する見掛け密度を決定するにあたっては、以下の①、②の要件が重要である。また、発泡体 3 の上下方向寸法や前後方向寸法を決定するには、以下の③～⑥の要件が重要である。

①合成樹脂弾性発泡体は十分に衝撃エネルギー吸収する為に、該発泡体の見掛け密度が低くなる程その体積を大きくしなければならず、従って、突出部の上下方向寸法に最大減速度を小さくする為の制約とバンパービームの凹部の上下方向寸法の制約がある以上、突出部の前後方向最小寸法 L_2 は長くしなければならない。②合成樹脂弾性発泡体の見掛け密度が低くなるほど『底つき現象』が発生しない歪み量範囲での最大減速度が小さくなる。③合成樹脂弾性発泡体の上下方向寸法が短くなるほど歩行者脚部との接触面積が狭くなり、『底つき現象』が発生しない歪み量の範囲において衝撃エネルギー吸収時の最大減速度が小さくなる。④発泡体 3 の前後方向寸法が長いほど大きな衝撃エネルギーを吸収できる。⑤歩行者脚部との衝突時、『底つき現象』が発生しない歪み量の範囲で歩行者脚部への衝撃エネルギーを吸収できるようにする。⑥合成樹脂弾性発泡体の種類により差異はあるが、圧縮歪み量が大きいと圧縮残留歪も大きくなる。

【0022】

上記基本原理を踏まえ、本発明のバンパー構造は以下のように設計できる。

本発明のバンパー構造におけるバンパービームは、図 1 ～ 図 6、図 12 に示されるように、該バンパービームの前方面に凹部が設けられており、全体形状、素

材、成形方法等は、例えば、特開 2001-322517 号公報、特開平 11-78730 号公報に記載の従来公知のものであって、他車両、或いは壁面との衝突時、エネルギー吸収材の歪みによる衝撃エネルギー吸収と併せ、或いはバンパービーム単独で衝撃を受け止めて車体を保護することのできる剛性を有し、更に、本発明のバンパー構造に採用した場合、歩行者脚部との衝突時に発泡体 3 の前後方向後面が接するバンパービーム凹部の前後方向底面が、歩行者脚部との衝突による衝撃に耐え得る剛性を有するものが使用できる。

【0023】

従って、本発明のバンパー構造の設計は歩行者脚部保護性能を付加するという観点からは発泡体 3 の設計が重要である。発泡体 3 の設計は、例えば、歩行者脚部との衝突を想定し、具体的には人体の脚部相当のインパクトが速度 40 kg / 時で衝突した場合において、発生する衝撃エネルギーを吸収し、且つ発生する最大減速度が脚部に甚大な傷害を与えない許容最大減速度以下となることを目的に行う。但し、脚部との衝突による衝撃エネルギーは、発泡体 3 だけではなく外装材 1、バンパービーム 2、足首部分が衝突するフロントスカート部等によっても吸収されるため、車両毎に発泡体 3 が吸収しなければならないエネルギー量は相違する。

【0024】

更に具体的な設計としては、前述の発泡体 3 の設計目的に従い、例えば、発泡体 3 としてポリプロピレン発泡粒子成形体を使用する場合、『底つき現象』によって圧縮荷重は歪み量 60～70% を境に該歪み量以上では急激に上昇する。従って、発泡体 3 の前後方向最大寸法 (L1) の内、30～40% の長さの部分がバンパービーム 2 の凹部 4 に収納されるように設計することにより、衝突時に発泡体 3 が前後方向に圧縮されることによって発生する圧縮荷重が、該発泡体 3 の突出部 5 が完全に該凹部 4 内に収納されるまでは、急激に上昇することはなく発泡体 3 の突出部 5 の前後方向最小寸法 (L2) の全てを有効なストロークとして利用できる。このため、バンパーのデザインに制約を与えるバンパービームの前方に確保すべき発泡体の前後方向最大寸法を必要な分だけ長くしても、本発明のバンパー構造では該凹部 4 を有効に利用することにより、バンパー自体の前後方

向寸法は長くなることはない。

【0025】

また、複数回の衝突を考慮してのL2を割り増しする等して衝撃エネルギー吸収性能を高め設定することが更に好ましい。その衝撃エネルギー吸収性能をどの程度高めるかは、実際に衝突試験を行い安全率を見て決定する。

尚、上記設計手順は例示であって、その他の手順にて本発明のバンパー構造を設計することもできる。

【0026】

上記の通り、突出部5の前後方向最小寸法L2を要求される衝撃エネルギーの設計値に対応して定め、該L2と発泡体3の前後方向最大寸法L1との比 $L2/L1$ を、発泡体3が弾性回復できる範囲内に定めておけば、発泡体3は他車両、或いは壁面等に衝突した後であっても、元の形状、寸法に回復する復元性は大きく低下することがない。

【0027】

上記比 $L2/L1$ は、発泡体3を構成する合成樹脂の種類の影響も受けるが、通常0.4～0.9が好ましく、0.5～0.8がより好ましく、0.5～0.7が更に好ましい。比 $L2/L1$ が小さすぎる場合は、突出部5の前後方向最小寸法に対して発泡体3の前後方向最大寸法が長くなりすぎ、発泡体3の衝撃エネルギー吸収性能を十分に発揮させることが難しく不経済であると共に、バンパービームの前後方向寸法を制約することに繋がる虞がある。一方、比 $L2/L1$ が大きすぎる場合は、突出部5の前後方向最小寸法が長すぎて、他車両や壁面との衝突後も発泡体3の復元性を高く維持することが困難となる虞があり、バンパーの前後方向寸法を短くできる効果が少なくなる。

尚、L1は40～150mmが好ましく、50～130mmがより好ましく、60～120mmが更に好ましい。また、L2は30～120mmが好ましく、40～105mmがより好ましく、50～95mmが更に好ましい。

【0028】

また、凹部4の深さL3は、10～100mmが好ましく、20～90mmがより好ましく、30～80mmが更に好ましい。凹部4の深さL3が浅すぎると

、比 $L2/L1$ の値が大きすぎる場合と同様の不具合が発生する虞がある。また、凹部 4 の深さ $L3$ が深すぎると、比 $L2/L1$ の値が小さすぎる場合と同様の不具合が発生する虞がある。

【0029】

尚、図 1 および図 12 に示されるように、発泡体 3 が凹部 4 の最も深い部分まで挿入される場合には、上記 $L1$ 、 $L2$ 、 $L3$ には $L1 = L2 + L3$ の関係が成り立つ。また、図 1 および図 12 の通り、 $L1$ は発泡体 3 の前後方向最大寸法、 $L2$ は突出部 5 の前後方向最小寸法（但し、発泡体 3 の前後方向に凹部が形成されている場合は、該凹部の前後方向の最も深い部分とバンパービーム最前面との間の前後方向間隔は突出部 5 の前後方向最小寸法から除外する。）、 $L3$ は凹部 4 の前後方向最大寸法と定義される。本発明において、発泡体、突出部または凹部の前後方向とは、該発泡体、該突出部または該凹部を有する構造のバンパーが車体に取り付けられた場合において、車体の前後方向と一致する方向である。

【0030】

本発明のバンパー構造においては、図 4 に示すように、発泡体 3 の先端に前方からの衝撃エネルギー吸収時に凹部 4 内に収納されることがない膨出部 6 が設けられていることが好ましい。更に、該膨出部 6 は突出部 5 の先端に設けられ、設計される範囲内での歩行者脚部との衝突時には突出部 5 が歪み変形しても膨出部 6 はバンパービームと接触しないように設けられていることが好ましい。そのためには、膨出部 6 とバンパービーム 2 との前後方向最短距離を突出部 5 の前後方向最小寸法 $L2$ と同じに設計することが好ましい。歩行者脚部との衝突時に突出部が十分に衝撃エネルギーを吸収する前に膨出部 6 がバンパービーム 2 と接触して該膨出部 6 に圧縮歪みが発生すると該歪みによる圧縮荷重により脚部に加わる最大減速度が大きくなる虞がある。

【0031】

該膨出部 6 を設けることにより本発明のバンパー構造は、他車両、或いは壁面との衝突時の衝撃エネルギーを積極的に吸収する構造とすることができる。そのことにより、図 5 に示すように、例えばバンパーが壁面 24 と衝突して、その衝撃エネルギーにより突出部 5 が歪んで凹部 4 内に収納された場合であっても、突

出部 5 が吸収しきれなかった衝撃エネルギーを膨出部 6 が吸収するので、バンパービーム 2 に大きな負担をかけることがないため、バンパービームに必要な剛性を軽減することが可能となり、車両の軽量化に寄与することができる。

尚、図 4 は膨出部 6 が設けられているバンパー構造の一例を示す縦断面図であり、図 5 は膨出部 6 が設けられているバンパーが壁面等に衝突した場合の一例を示す縦断面図である。

【0032】

上記膨出部 6 を構成する素材として、前記合成樹脂弾性発泡体、ポリスチレン系樹脂発泡体のような該弾性発泡体以外の合成樹脂発泡体、合成樹脂非発泡体、金属ハニカム、ゴム等が挙げられる。これらの中でも、合成樹脂弾性発泡体或いは該弾性発泡体以外の合成樹脂発泡体からなる合成樹脂発泡体が、見掛け密度を調整することにより、エネルギー吸収特性を容易に変更できる為、本発明のような、膨出部 6 を設ける空間に制限がある構造におけるバンパー構造設計に好適である。更に、膨出部 6 を構成する素材として圧縮変形後の復元性に優れることより合成樹脂弾性発泡体が好ましい。また、膨出部 6 は更に部品点数の削減、取付作業性等の理由から突出部 5 と接合一体化していることが好ましく、その為に熱接着が可能な突出部と同一素材からなることが好ましい。更に、容易に目的の形状物を得られる点から発泡粒子成形体からなることが好ましい。また、発泡体 3 の先端に設けられる該膨出部 6 は、発泡体 3 と一体に成形されたものであっても、発泡体 3 と別体に形成されたものでもよい。該膨出部 6 が発泡体 3 と別体に形成されたものの場合、発泡体 3 と接合されていることが好ましいが、外装材内で移動することが無いように固定されていれば発泡体 3 と接合されていなくても良い。尚、該膨出部 6 が発泡体 3 と接合されている場合、その接合手段としては、発泡体 3 と共に一体成形する方法、別体の膨出部 6 と発泡体 3 とを接着剤または熱により接合する方法等、既知の接合手段が採用できる。

【0033】

また、膨出部 6 が合成樹脂発泡体からなる場合、その見掛け密度は、発泡体 3 の見掛け密度よりも大きいことが好ましい。従って、膨出部 6 の見掛け密度は、発泡体 3 の見掛け密度よりも大きく $0.64 \sim 0.225 \text{ g/cm}^3$ であること

が好ましい。このことによって突出部 5 が吸収しきれなかった衝撃エネルギーを吸収してバンパービームによる衝撃の受け止めを補助する優れた効果を得ることができる。また、膨出部 6 の見掛け密度を発泡体 3 の見掛け密度よりも小さくする（例えば、膨出部 6 の見掛け密度を $0.026 \sim 0.064 \text{ g/cm}^3$ とする。）ことも可能であり、その場合には、衝突の程度によるが歩行者脚部等の損傷の程度を低くできる。

【0034】

なお、膨出部 6 の見掛け密度は、膨出部 6 全体にわたって均一であることは要しない。例えば、図 6 に示すように、突出部 5 の前後方向の先端に延長部 7（図 6 の二重斜線で表された部分）を形成し、該延長部 7 の周囲に鍔状部 8 を設けて、延長部 7 と鍔状部 8 をあわせた部分を膨出部 6 として形成することができる。この場合、例えば、延長部 7 は突出部 5 と同一の見掛け密度を有し、鍔状部 8 の見掛け密度が突出部 5 の見掛け密度より大きく構成される。尚、この場合の突出部 5 の前後方向最小寸法 L_2 は、図 6 に示すように延長部 7 の長さを含まない寸法である。

尚、図 6 は膨出部 6 が設けられているバンパー構造の他の一例を示す縦断面図である。

【0035】

また、発泡体 3 と膨出部 6 との見掛け密度を異ならせる方法や、膨出部 6 の見掛け密度を部分的に異ならせる方法としては、金型内を板状の仕切りにて仕切り、仕切られた各々の金型空間内に異種倍率の発泡粒子を各々充填した後、該仕切りを取り除いて加熱成形する方法、金型内を櫛歯状の仕切りにて仕切り、仕切られた各々の金型空間内に異種倍率の発泡粒子を各々充填した後、加熱成形する方法等の従来公知の異種倍率発泡体の成形手段や、見掛け密度を異なる部分を別々に成形し、二次工程で組み合わせる手段が採用できる。

【0036】

本明細書において、合成樹脂発泡体からなる膨出部 6 や合成樹脂弾性発泡体からなる突出部 5 或いは発泡体 3 の見掛け密度は、膨出部 6 や突出部 5 或いは発泡体 3 の部分を切出して試験片とし、採取した試験片を水に沈めることにより、該

試験片の排除体積に相当する水の水位上昇分から求められる該試験片の体積にて、該試験片の重量を割り算することにより求められる。尚、膨出部 6、突出部 5、発泡体 3 各々において見掛け密度が部分的に異なる場合には、各々の全体の平均見掛け密度をその見掛け密度とする。

【0037】

本発明における発泡体 3 は、前述したように、ポリオレフィン系樹脂発泡体であることが好ましい。該ポリオレフィン系樹脂発泡体の基材樹脂は、ポリオレフィン系樹脂を主成分とする。ここで、ポリオレフィン系樹脂を基材樹脂の主成分とするとは、ポリオレフィン系樹脂が基材樹脂の中に 60 重量%以上含まれていることをいう。該ポリオレフィン系樹脂としては高密度ポリエチレン樹脂、低密度ポリエチレン樹脂、直鎖状低密度ポリエチレン樹脂などのポリエチレン系樹脂、後述するポリプロピレン系樹脂などが挙げられる。更にポリオレフィン系樹脂としてはスチレンなどのその他の成分を 40 重量%以下、好ましくは 20 重量%以下の範囲内で共重合したものを含む。

【0038】

本発明においては、上記のポリオレフィン系樹脂の中でもポリプロピレン系樹脂が好ましく、本発明における発泡体 3 はポリプロピレン系樹脂からなる発泡粒子を型内成形することによって得られるポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体がより好ましい。ポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体は、前述したように、剛性に優れ、耐熱性にも優れ、容易に目的の形状に成形可能である上に、圧縮された場合横断面積が殆ど大きくなることがないので、衝撃エネルギー吸収時に容易に凹部 4 に収納される。

【0039】

尚、該ポリプロピレン系樹脂としては、プロピレンーブテンブロックコポリマー、プロピレンーブテンランダムコポリマー、エチレンープロピレンブロックコポリマー、エチレンープロピレンランダムコポリマー、エチレンープロピレンーブテンランダムターポリマー、ホモポリプロピレンなどが挙げられる。

【0040】

本発明における発泡体 3 として特に好ましいポリプロピレン系樹脂発泡粒子成

形体（以下、PP発泡粒子成形体ともいう。）としては、見掛け密度 $0.11 \sim 0.025 \text{ g/cm}^3$ のものが更に好ましく、見掛け密度 $0.09 \sim 0.04 \text{ g/cm}^3$ のものが特に好ましい。かかるPP発泡粒子成形体は、優れた圧縮特性を有する。また、該PP発泡粒子成形体の見掛け密度が高すぎるものは、圧縮残留歪が大きくなる虞があり、見掛け密度が低すぎるのものは、歩行者脚部との衝突時に発生する衝撃エネルギーを十分に吸収するために必要な体積が大きくなってしまい、発泡体3の前後方向最大寸法が長くなる虞がある。

尚、PP発泡粒子成形体は従来公知の方法により製造することができる。

【0041】

次に、上記PP発泡粒子成形体の圧縮特性につき、図7に基づいて説明する。

図7は、ポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体の圧縮後の復元率を表している。図7に示す圧縮曲線は、見掛け密度 0.082 g/cm^3 、縦80mm、横80mm、厚み80mmの立方体形状のポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体（試験片）を、圧縮試験装置の圧縮板間に挿入し、試験速度 50 mm/分 で圧縮板を降下して初期厚み80mmに対する所定の圧縮率まで厚み方向に圧縮してから、試験速度 50 mm/分 で圧縮板を直ちに上昇させ、30分経過後の厚み方向の寸法（復元率 $\% = (\text{圧縮後30分経過後の試験片の厚み方向の寸法 (mm)} / 80 \text{ (mm)}) \times 100$ ）を測定したものである。

【0042】

尚、2回目の圧縮については、上記圧縮試験において30分経過後の厚み方向の寸法を測定した該成形体を試験片として上記圧縮試験と同様に初期厚み80mmに対する所定の圧縮率に圧縮し圧縮後の復元率を求めた。また、3回目以降の圧縮についても順次30分経過後の厚み方向の寸法を測定した該成形体を試験片として同様に該復元率を求めた。また図7の曲線aは、ポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体を20%歪に当たる変位16mmまで圧縮してから、圧縮板を上昇させた場合の復元率を示す曲線であり、曲線bは50%歪に当たる変位40mmまで圧縮してから圧縮板を上昇させた場合の復元率を示す曲線である。曲線cは70%歪に当たる変位56mmまで圧縮してから圧縮板を上昇させた場合の復元率を示す曲線である。曲線dは90%歪に当たる変位72mmまで圧縮してから

圧縮板を上昇させた場合の復元率を示す曲線である。

【0043】

図7に示されているように、PP発泡粒子成形体は70%歪まで圧縮した場合には4回の圧縮後においても80%以上回復するが、90%歪まで圧縮すると顕著に回復性が低下する。即ち、PP発泡粒子成形体には、回復性が顕著に低下する圧縮比率があることになる。従って、本発明のバンパー構造においては、発泡体突出部5の前後方向最小寸法L2と発泡体3の前後方向最大寸法L1との比($L2/L1$)を小さくすることにより、他車両、或いは壁面と複数回衝突した場合でも、発泡体3の元の形状、寸法への復元性が大きく低下することのないようにすることができる。

【0044】

本発明について上記の通り、歩行者脚部保護性能と車体保護性能を兼備することを目的とした主にフロントバンパーに適用されるバンパー構造について記載したが、本発明はそれに限定されるものではなく、上記技術に基づき、歩行者腰部保護性能と車体保護性能を兼備するバンパー構造など、その他の人体部位保護と車体保護を目的としたバンパー構造などにも適用することができる。

【0045】

【実施例】

次に、本発明を実施例に基づいて説明する。

【0046】

実施例1

図8に示すように、高さTが120mm、幅方向寸法Dが300mm、前後方向寸法H1が80mmの合成木材であって、その上面に幅方向の全体にわたって高さt1が40mm、深さL3が40mmの凹部が形成されたものをバンパービームとして用いた。また、見掛け密度 0.082 g/cm^3 、前後方向最大寸法L1が80mm、高さ(上下方向寸法)t1が40mm、幅方向寸法(左右方向寸法)dが150mmの直方体形状のポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体(引張弾性率1120MPaのプロピレン-エチレンランダム共重合体)をエネルギー吸収材(合成樹脂弾性発泡体)とした。

【0047】

上記エネルギー吸収材を、上記バンパービームの凹部に、図8に示すように挿入し、図8に示すように該エネルギー吸収材の前面をバンパーの外装材として用いられるものと同質の厚み3mmの樹脂シート30にて覆い本発明のバンパー構造を有するバンパーを作製した。次に図8に示すように樹脂シート30を上面になるようにバンパーを支持台50上に設置して落錘式動的試験機を用いて、フラットインパクト（縦40cm、横40cm、厚み3cmの鋼板の上面に高さ2cmのリブが複数形成された重量16kgもの）をバンパー最上部より103cm上の高さから水平に自由落下させ落下衝撃試験を行った。その際の衝撃エネルギーは約162Jであった。得られた結果を、荷重-変位曲線（a）として図10に示す。尚、上記落下衝撃試験においては、図10の変位に示されるようにフラットインパクトによる衝撃エネルギーによって、エネルギー吸収材がL2に相当する40mm歪むことはなく、バンパービームとフラットインパクトは接触しなかった。

【0048】

比較例1

図9に示すように、高さTが120mm、幅方向寸法Dが300mm、前後方向寸法H2が80mmの直方体形状の合成木材をバンパービームとして用いた。また、見掛け密度 0.082 g/cm^3 、前後方向最大寸法L1が40mm、高さ（上下方向寸法）t2が80mm、幅方向寸法（左右方向寸法）dが150mmの直方体形状のポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体（引張弾性率1120MPaのプロピレン-エチレンランダム共重合体）をエネルギー吸収材（合成樹脂弾性発泡体）とした。

【0049】

図9に示すように、上記エネルギー吸収材を上記バンパービーム上に置き、該エネルギー吸収材をバンパーの外装材として用いられるものと同質の厚み3mmの樹脂シート30にて覆い従来のバンパー構造を有するバンパーを作成した。次に、図9に示すように樹脂シート30を上面になるようにバンパーを支持台50上に設置して実施例1と同様に落錘式動的試験機を用いて、落下衝撃試験を行っ

た。得られた結果を、荷重-変位曲線 (b) として図 10 に示す。尚、上記落下衝撃試験においては、図 10 の変位に示されるようにフラットインパクトによる衝撃エネルギーによって、エネルギー吸収材が L1 に相当する 40 mm 歪むことはなく、バンパービームとフラットインパクトは接触しなかった。

図 10 から、実施例 1 のバンパー構造は、比較例 1 のバンパー構造に比べ、同じ衝撃エネルギーを与えられた場合、発生荷重が小さいことが判る。

【0050】

実施例 2

図 8 に示すように、高さ T が 120 mm、幅方向寸法 D が 300 mm、前後方向寸法 H1 が 80 mm の合成木材であって、その上面に幅方向の全体にわたって高さ t1 が 35 mm、深さ L3 が 50 mm の凹部が形成されたものをバンパービームとして用いた。また、見掛け密度 0.082 g/cm^3 、前後方向最大寸法 L1 が 100 mm、高さ (上下方向寸法) t1 が 35 mm、幅方向寸法 (左右方向寸法) d が 100 mm の直方体形状のポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体 (引張弾性率 1120 MPa のプロピレン-エチレンランダム共重合体) をエネルギー吸収材 (合成樹脂弾性発泡体) とした。

【0051】

上記エネルギー吸収材を、上記バンパービームの凹部に、図 8 に示すように挿入し、図 8 に示すように該エネルギー吸収材の前面をバンパーの外装材として用いられるものと同質の厚み 3 mm の樹脂シート 30 にて覆い本発明のバンパー構造を有するバンパーを作製した。この結果、エネルギー吸収材の突出部の前後方向寸法 L2 は 50 mm であり、バンパービーム凹部に挿入された部分の前後方向寸法は 50 mm のバンパー構造となった。

【0052】

次に図 8 に示すように樹脂シート 30 を上面になるようにバンパーを支持台 50 上に設置して落錘式動的試験機を用いて、歩行者の脚部に相当する円柱状インパクト (外径 (直径) 70 mm、重量 21.4 kg の鋼管) をバンパー最上部より 715 mm 上の高さから、円柱状インパクトの長さ方向がエネルギー吸収材の上下方向と一致するように水平に自由落下させ落下衝撃試験を行った。その

際の衝撃エネルギーは約 150 J であった。また、上記落下衝撃試験においては、エネルギー吸収材がインパクターのエネルギーを変位 50 mm 以下で完全に吸収し、インパクターがバンパービームに衝突することはなかった。尚、脚部に加わる最大減速度を一定以下に抑えるため、発生する荷重の上限値目標を 3.5 kN と仮に想定した。得られた結果を、荷重-変位曲線 (1) として図 13 に示す。

【0053】

比較例 2

図 9 に示すように、高さ T が 120 mm、幅方向寸法 D が 300 mm、前後方向寸法 H が 80 mm の直方体形状の合成木材をバンパービームとして用いた。また、見掛け密度 0.082 g/cm^3 、前後方向最大寸法 L1 が 50 mm、高さ (上下方向寸法) t2 が 35 mm、幅方向寸法 (左右方向寸法) d が 100 mm の直方体形状のポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体 (引張弾性率 1120 MPa のプロピレン-エチレンランダム共重合体) をエネルギー吸収材 (合成樹脂弾性発泡体) とした。

【0054】

図 9 に示すように、上記エネルギー吸収材を上記バンパービーム上に置き、該エネルギー吸収材をバンパーの外装材として用いられるものと同質の厚み 3 mm の樹脂シート 30 にて覆い従来のバンパー構造を有するバンパーを作成した。

次に、図 9 に示すように樹脂シート 30 を上面になるようにバンパーを支持台 50 上に設置して実施例 2 と同様に落錘式動的試験機を用いて、落下衝撃試験を行った。得られた結果を、荷重-変位曲線 (2) として図 13 に示す。尚、上記落下衝撃試験においては、エネルギー吸収材がインパクターのエネルギーを変位 50 mm 以下で完全に吸収し、インパクターがバンパービームに衝突することはなかった。

【0055】

歩行者脚部の保護を目的としたバンパーでは、衝突による衝撃エネルギーを吸収すると共に、発生する最大減速度を脚部に甚大な傷害が発生しない範囲に抑える必要がある。そのためには、前記の実施例において、図 13 に示した発生荷重を

一定以下に制御する必要がある。よって、本発明による実施例 2 では、底付き現象が発生せず、最大発生荷重は 3.5 kN 以下で全エネルギーを吸収した。しかし、従来構造である比較例 2 では、変位が 30 mm を超えると底付き現象により発生荷重が急激に高まり、目標である 3.5 kN を超え、最大で 5.3 kN に達した。

【0056】

尚、実施例 2、比較例 2 共に、車両の小型化、車体デザインの自由度に影響するバンパービームより前面に突出するエネルギー吸収材の車体前後方向寸法は 50 mm である。

このことから、従来構造である比較例 2 のバンパー構造において、発生最大荷重を一定以下（実施例 2 では 3.5 kN 以下）に抑えるためには、バンパービームより車体前方に突出するエネルギー吸収材の前後方向寸法を更に大きくして、最大変位の割合を抑え、底付き現象を回避せねばならず、結果として車体の小型化、車体デザインの自由度に制約を与えることになる。

【0057】

また、従来のバンパー構造と比較し、本発明によるバンパー構造では、エネルギー吸収材の変位が進んでも、発生荷重が急激に上昇する底付き現象が発生しにくいので、発生荷重を一定以下に抑えつつ、バンパービーム前方に突出したエネルギー吸収材の寸法のほとんどを有効ストロークとして利用可能であるため、車体の小型化、車体デザインの自由度を確保することができる。

【0058】

【発明の効果】

本発明のバンパー構造は、バンパー芯材としての合成樹脂弾性発泡体がバンパービームの前方面に設けられた凹部内に位置していると共に、該発泡体の一部が該バンパービームの前方面から突出して発泡体突出部を形成し、且つ、該突出部が、前方からの衝撃エネルギー吸収時には該エネルギー量に応じて歪み、該凹部内に収納される構造のものであるため、歩行者脚部等と衝突した場合、脚部等に甚大な傷害を与えることがなく、他車両、或いは壁面と衝突した場合であっても車体を保護することができ、該衝突後、合成樹脂弾性発泡体は大きな残留歪を生

じることなく回復する。従って、相反する車体保護と歩行者脚部等保護の性能を兼備した優れたバンパー構造を実現したものである。また、更に、本発明のバンパー構造によってバンパーの小型化、軽量化が可能となる。

【0059】

本発明のバンパー構造においては、前記凹部内に収納されることがない膨出部が合成樹脂弾性発泡体の先端に設けられている場合、発泡体突出部が歪むことにより吸収しきれなかった衝撃エネルギーを膨出部が吸収しバンパービームが受け止めなければならない衝撃を低減すること等が可能となり、バンパービームに対する負担を軽減することができる。

【0060】

発泡体突出部の前後方向最小寸法 L_2 と該合成樹脂弾性発泡体の前後方向最大寸法 L_1 との比 L_2/L_1 が、 $0.4 \sim 0.9$ の場合、歩行者脚部等との衝突時において発泡体突出部は効果的に歩行者脚部等を保護することができる。

【0061】

前記合成樹脂弾性発泡体がポリオレフィン系樹脂発泡体である場合、発泡体突出部はより効果的に所期の目的を達成することができる。また、合成樹脂弾性発泡体が、特定の見掛け密度のポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体の場合、更に効果的に所期の目的を達成することができる。

【0062】

【図面の簡単な説明】

【図1】

本発明のバンパー構造の一例を示す縦断面図である。

【図2】

本発明のバンパー構造の一例を示す斜視図である。

【図3】

本発明によって得られるバンパーが壁面等に衝突した場合の一例を示す縦断面図である。

【図4】

膨出部が設けられているバンパー構造の一例を示す縦断面図である。

【図 5】

図 5 は膨出部が設けられているバンパーが壁面等に衝突した場合の一例を示す縦断面図である。

【図 6】

膨出部が設けられているバンパー構造の他の一例を示す縦断面図である。

【図 7】

ポリプロピレン系樹脂発泡粒子成形体の静的繰り返し圧縮と復元率との関係を示すグラフである。

【図 8】

(a) 実施例の落錘式動的試験に用いるバンパー構造を説明する正面図である

。

(b) 実施例の落錘式動的試験に用いるバンパー構造を説明する側面図である

。

【図 9】

(a) 比較例の落錘式動的試験に用いるバンパー構造を説明する正面図である

。

(b) 比較例の落錘式動的試験に用いるバンパー構造を説明する側面図である

。

【図 10】

フラットインパクトによる落錘式動的試験の結果を示すグラフである。

【図 11】

従来のバンパー構造の一例を示す縦断面図である。

【図 12】

本発明のバンパー構造の他の一例を示す縦断面図である。

【図 13】

円柱状インパクトによる落錘式動的試験の結果を示すグラフである。

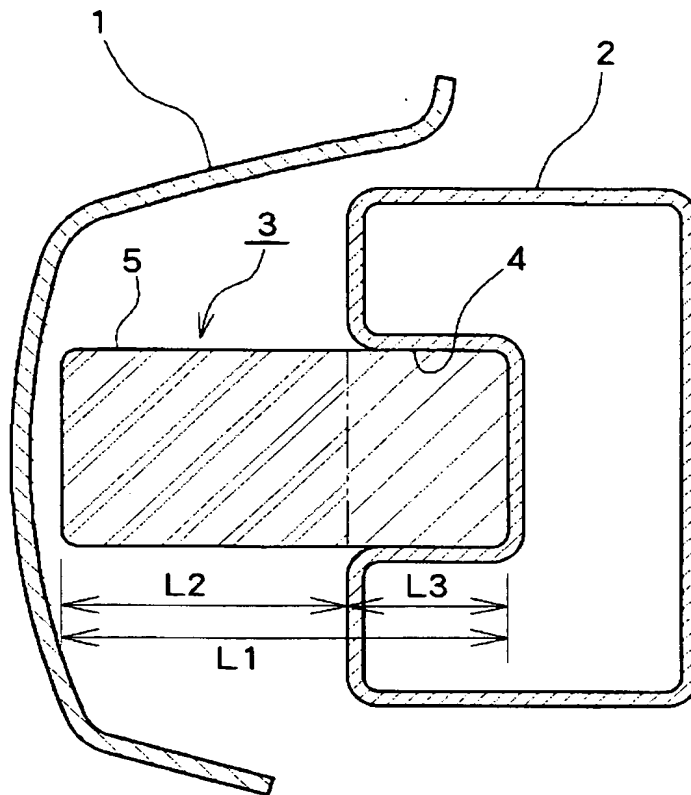
【符号の説明】

- 1 外装材
- 2 バンパービーム

- 3 合成樹脂弾性発泡体
- 4 凹部
- 5 発泡体突出部
- 6 膨出部
- 7 延長部
- 8 鐏状部

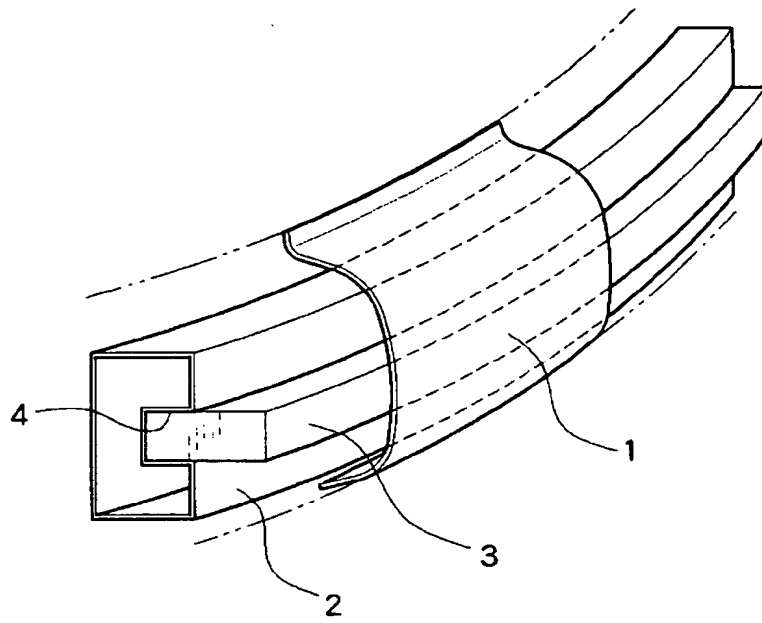
【書類名】 図面

【図 1】

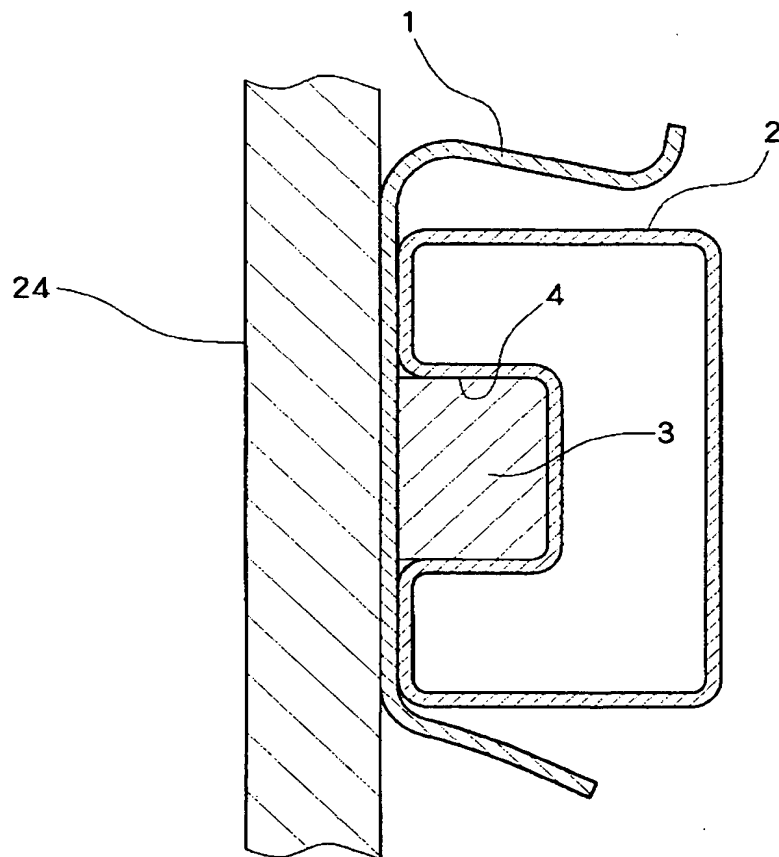


- 1：外装材
- 2：バンパービーム
- 3：合成樹脂弾性発泡体
- 4：凹部
- 5：発泡体突出部

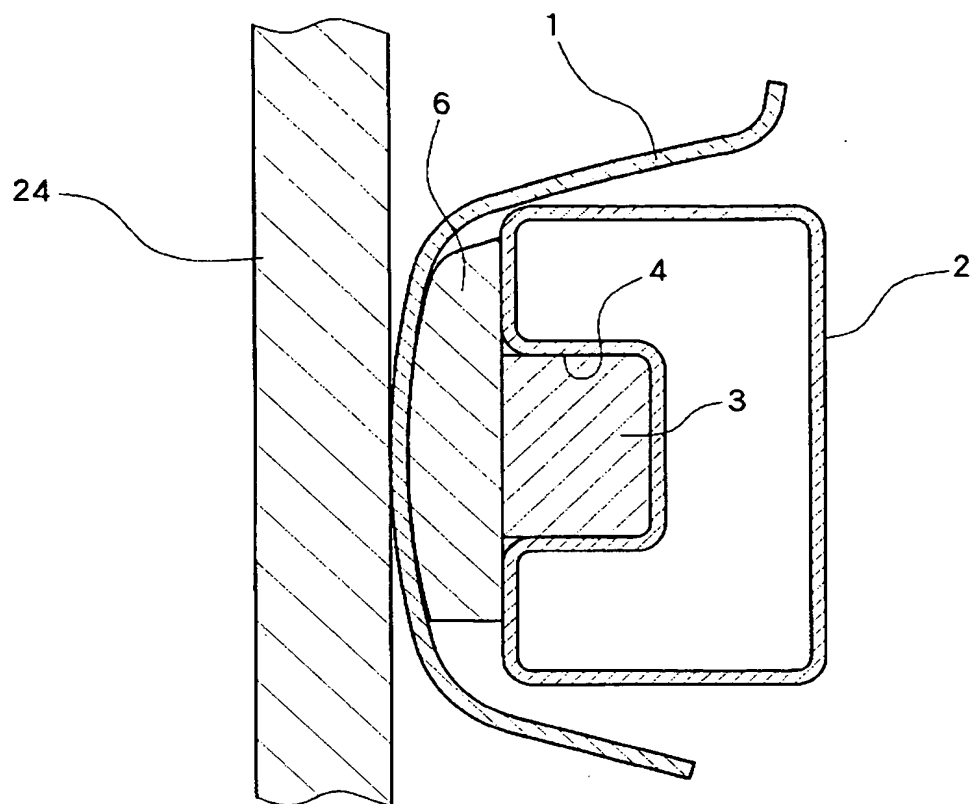
【図 2】



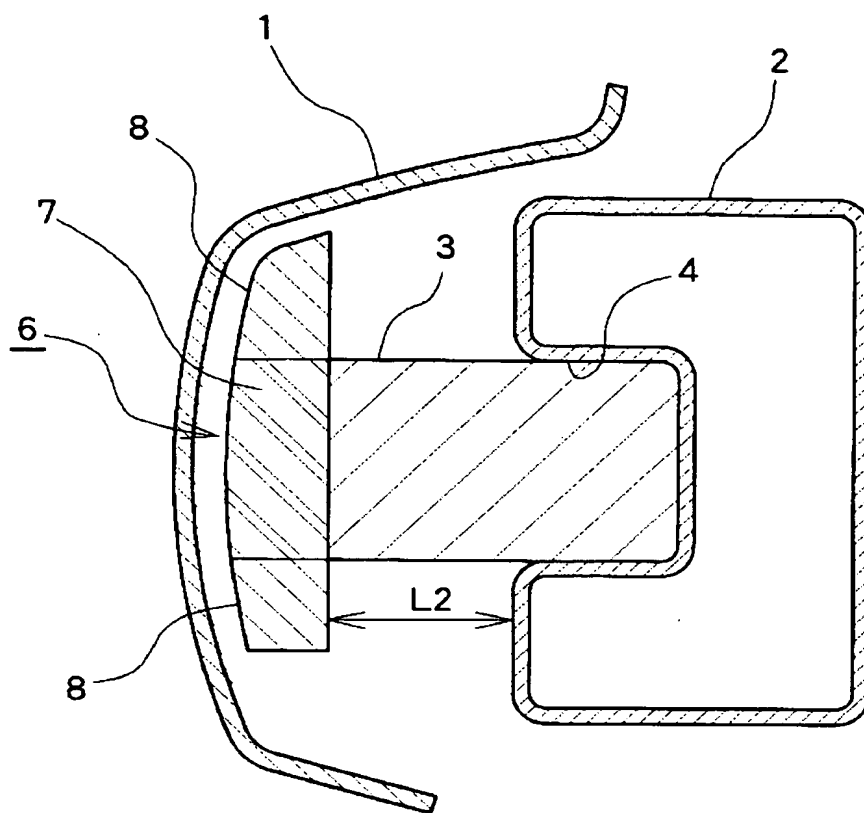
【図 3】



【図 4】

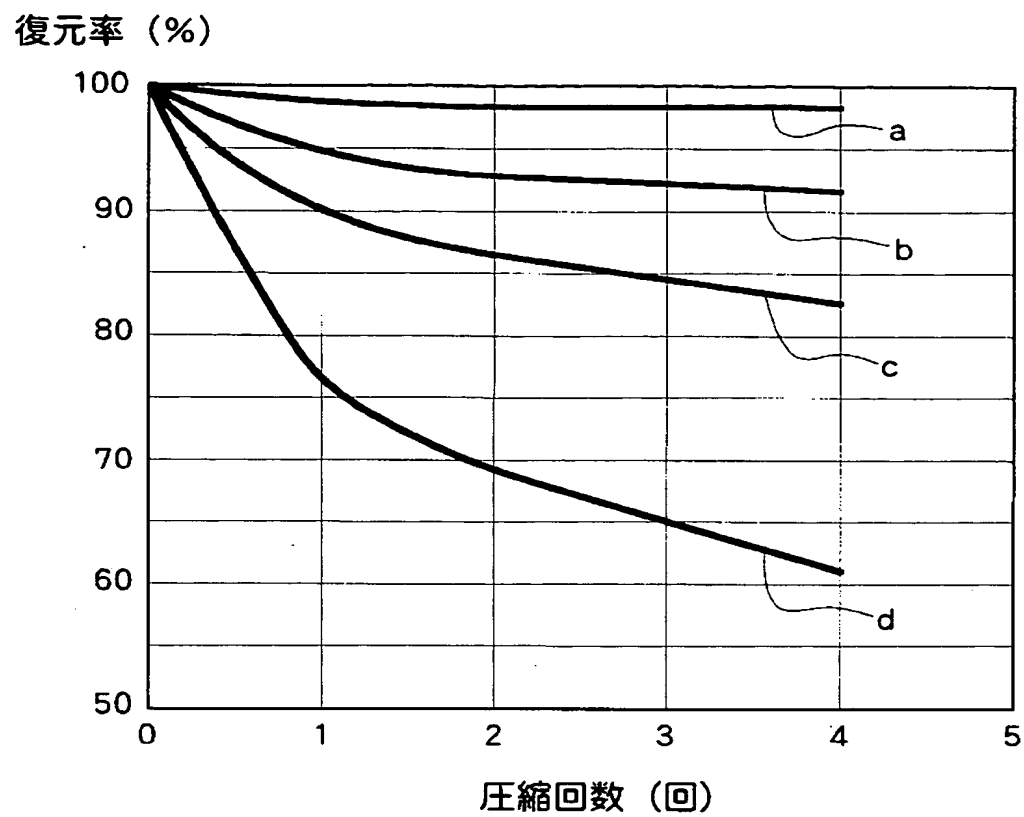


【図 5】



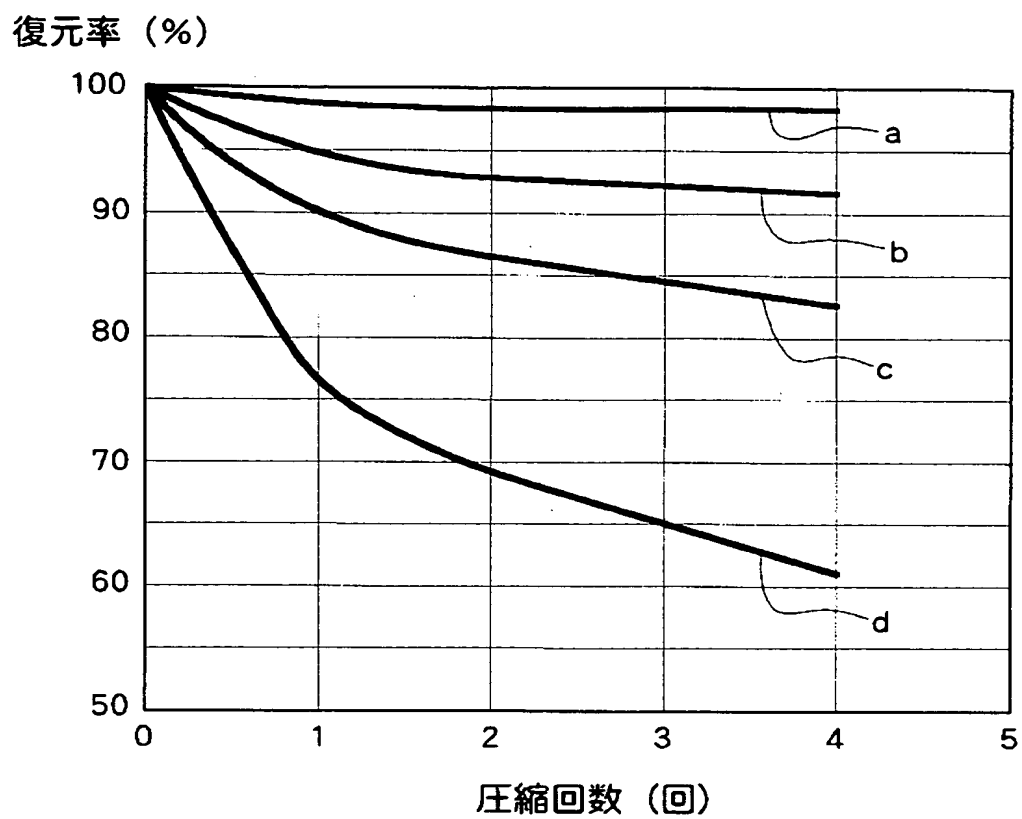
【図 6】

静的繰り返し圧縮と復元率

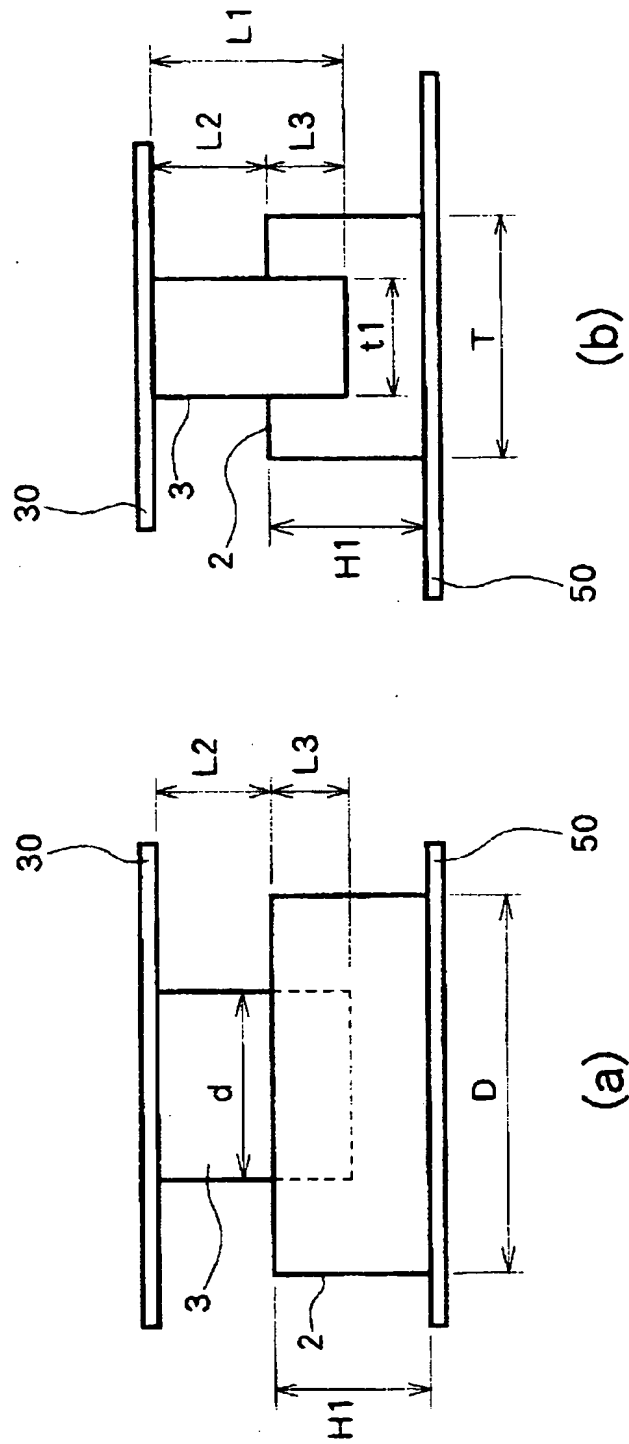


【図 7】

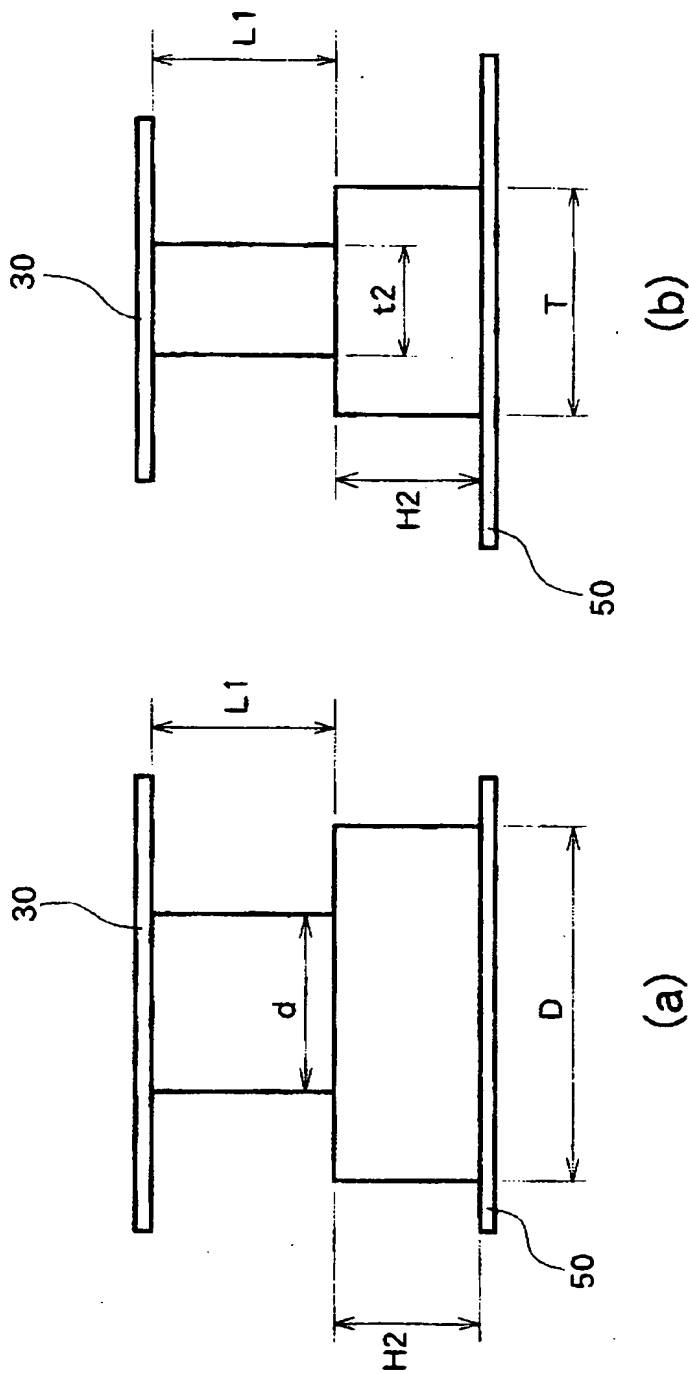
静的繰り返し圧縮と復元率



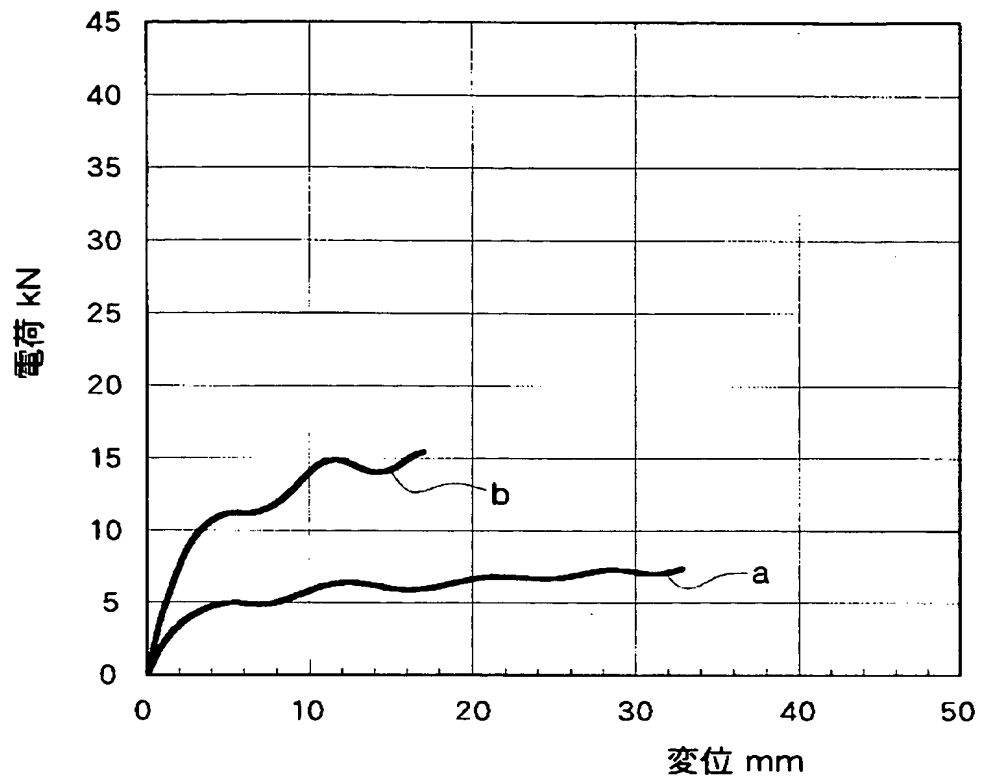
【図 8】



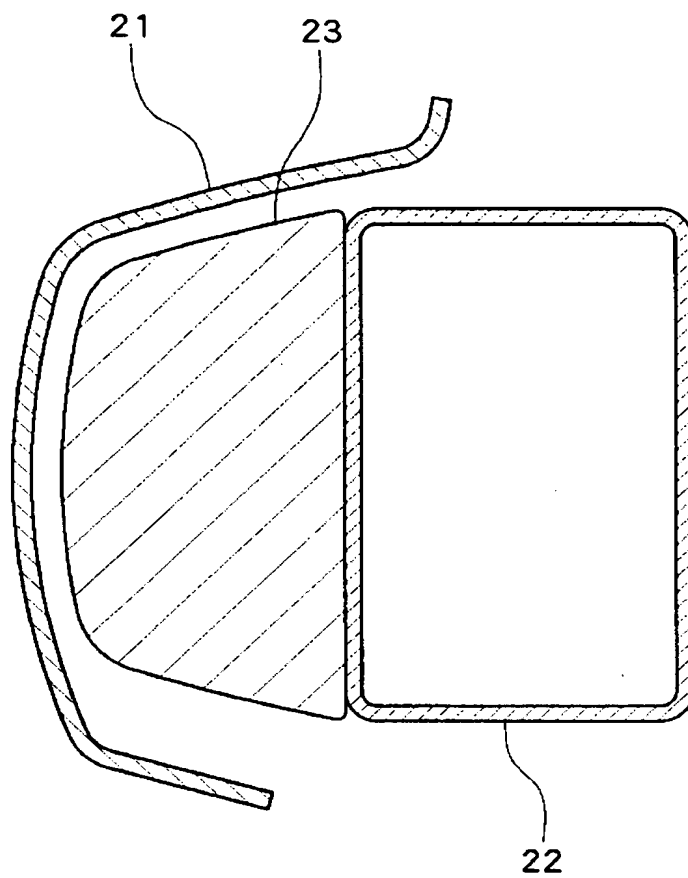
【図 9】



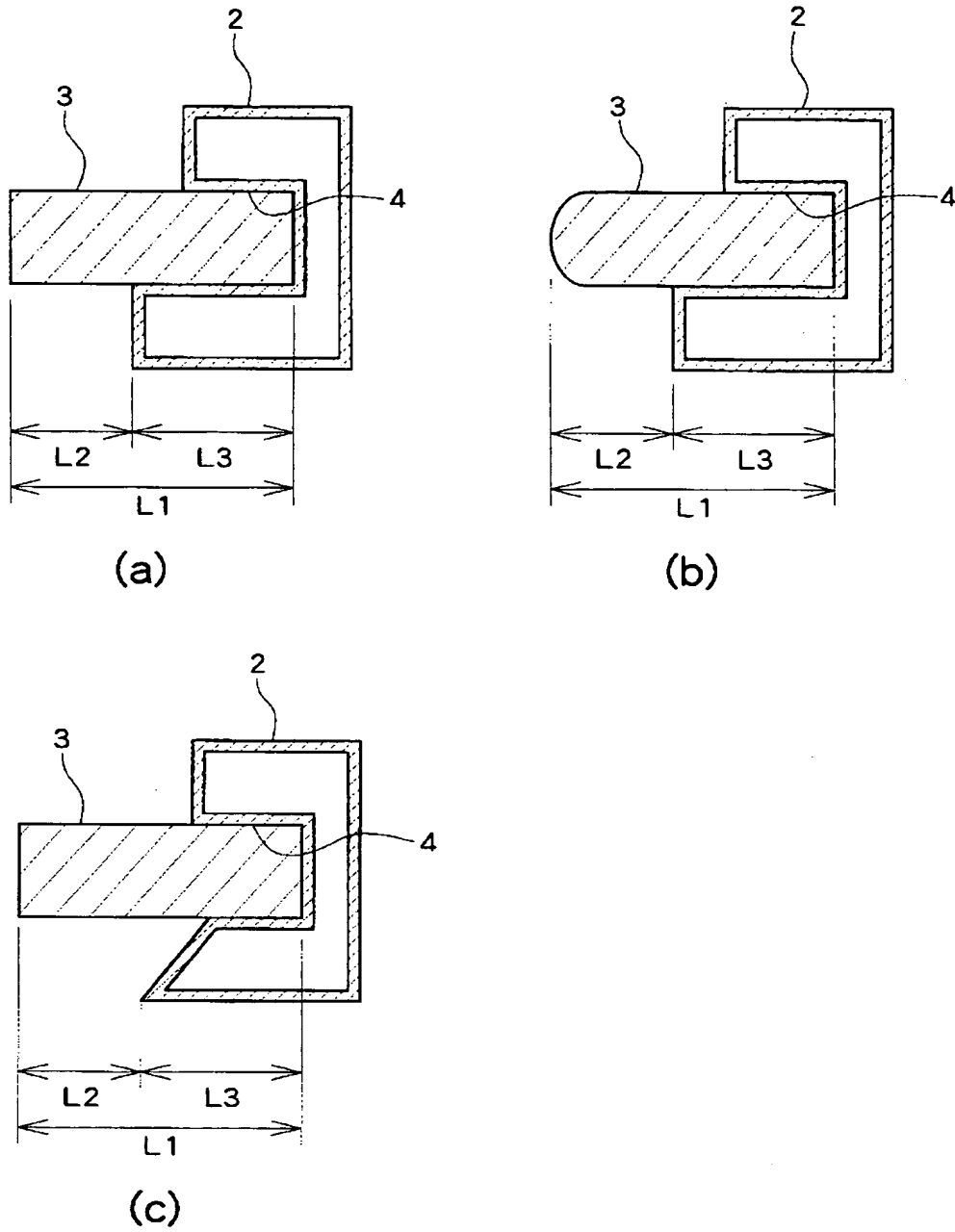
【図 10】



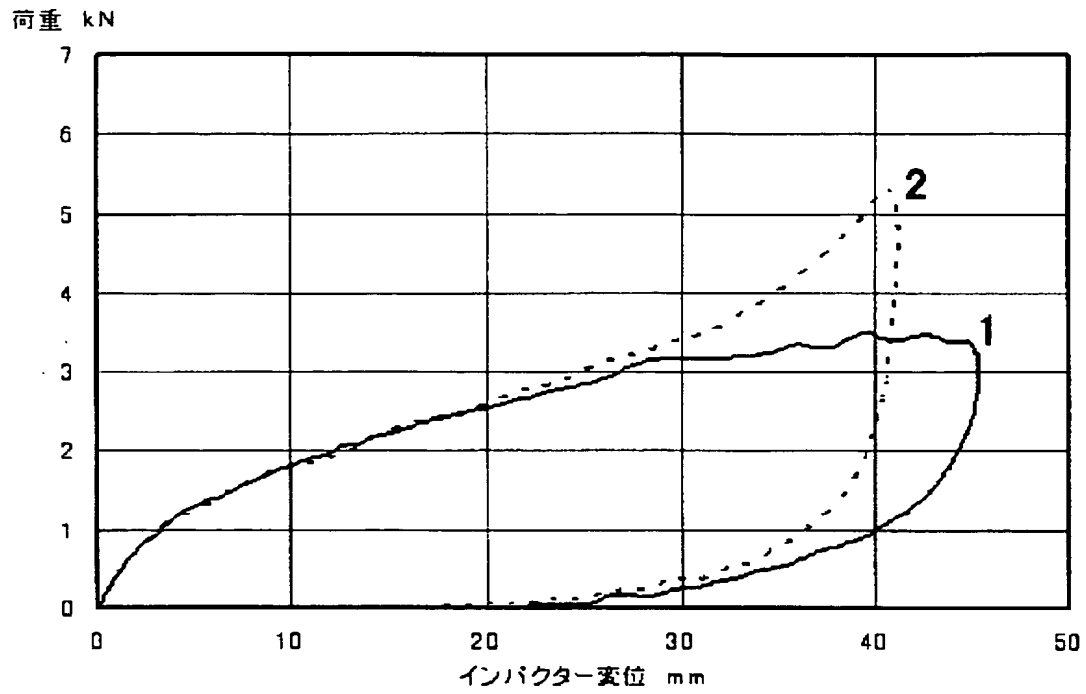
【図 11】



【図 12】



【図 13】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 本発明は、車体保護と歩行者脚部等保護の性能を兼備したバンパー構造を提供することを課題とする。

【解決手段】 本発明のバンパー構造は、外装材とバンパービームとの間に合成樹脂弾性発泡体が配置されたバンパー構造であり、該バンパービームの前方面に凹部が設けられ、該発泡体が該凹部内に位置していると共に該発泡体の一部が該バンパービームの前方面から突出して発泡体突出部を形成し、且つ、該突出部が、前方からの衝撃エネルギー吸収時には該エネルギー量に応じて歪み、該凹部内に収納される。

【選択図】 図 1

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2 0 0 3 - 0 5 7 7 0 7
受付番号	5 0 3 0 0 3 5 2 0 1 9
書類名	特許願
担当官	第四担当上席 0 0 9 3
作成日	平成 1 5 年 6 月 1 6 日

< 認定情報・付加情報 >

【提出日】 平成15年 3月 4日

次頁無

特願 2003-057707

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[000131810]

1. 変更年月日 2001年 1月25日
[変更理由] 名称変更
住 所 東京都千代田区内幸町2-1-1 飯野ビル
氏 名 株式会社ジェイエスピー
2. 変更年月日 2003年 7月 1日
[変更理由] 名称変更
住 所 東京都千代田区内幸町2-1-1 飯野ビル
氏 名 株式会社ジェイエスピー
3. 変更年月日 2003年 7月 1日
[変更理由] 住所変更
住 所 東京都千代田区丸の内三丁目4番2号
氏 名 株式会社ジェイエスピー